Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem. Cena egzemplarza 1 zł.

NR. 23 WARSZAWA, DN. 1 GRUDNIA 1929 R. ROK III.

RUCH SAMOCHODOWY

DWUTYGODNIK ILUSTROWANY, POŚWIĘCONY SPRAWOM KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ,
Organ Właścicieli Samochodów Eksploatacyjnych R. P.

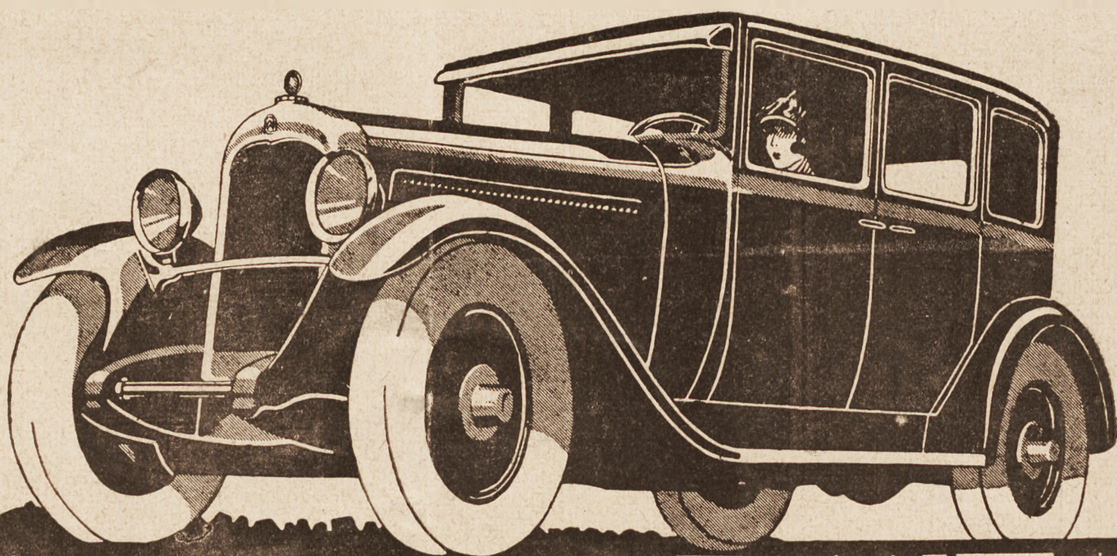
WARSZAWA

Lwów — Kraków — Poznań — Toruń — Łódź — Wilno — Bydgoszcz — Lublin

4-cyl. 7/30 K. M.
6-cyl. 9/45 K. M.

Doskonały w konstrukcji,
Wytworny w linji,
Przystępny w cenie,
Oszczędny w użyciu,





CITROËN

KRAKÓW — ul. Wiślna 12,
POZNAŃ — ul. Dąbrowskiego 7,
ŁÓDŹ — Piotrowska 175.
GDAŃSK — Vorst. Graben 49,
KIELCE — ul. Sienkiewicza 55,
RADOM — ul, Długa 12 D.

GENERALNE
PRZEDSTAWICIELSTWO
TOW. BUDOWY i SPRZEDAŻY
SAMOCHODÓW S. A.

Centrala
Warszawa, Wierzbowa 6.
Tel. 9-86.

LWÓW — pasaż Mikolascha,
BYDGOSZCZ — Gdańska 152,
KATOWICE — Piłsudskiego 10,
TARNÓW — ul. Mościckiego 4,
LUBLIN — Kościuszki 2,
CZĘSTOCHOWA — Strażacka 7,

Kosztorysy wysyłamy na żądanie.

Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem. | Cena egzemplarza 1 zł.

NR. 23 | WARSZAWA, DN. 1 GRUDNIA 1929 R. | ROK III.

RUCH SAMOCHODOWY

DWUTYGODNIK ILUSTROWANY, POŚWIĘCONY SPRAWOM KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ,
Organ Właścicieli Samochodów Eksploatacyjnych R. P.

WARSZAWA

Lwów — Kraków — Poznań — Toruń — Łódź — Wilno — Bydgoszcz — Lublin

Redakcja i Administracja: ul. Koszykowa 46. Tel. 303-93. Otwarta od g. 9 — 7-ej wiecz.
Redaktor przyjmuje w poniedziałki, środy i piątki od godz. 6—7 wiecz.
Konto Czekowe P. K. O. 17.175.

Członkowie Związku otrzymują pismo bezpłatnie.

Gniew ludu...

Wydawnictwo nasze cały okres przesilenia w łonie Zarządu Związku, a więc od chwili usunięcia p. K. Wejkuma ze stanowiska redaktora Ruchu Samochodowego, na skutek działalności jego w zarządzie, nie ukazywało się.

Zawieszenie wydawnictwa nie wynikło bynajmniej, jak to złośliwi szeroko rozgłaszali, z braku redaktora, lub nieumiejętności prowadzenia podobnego pisma przez innych ludzi, lecz poprostu nie chcieliśmy zaogniać sprawy i dalecy byliśmy od stwarzania jakiegokolwiekbądź precedensu do dalszego zaostrzania przesilenia w Zarządzie

Niechaj ci, którzy mniemają, iż świat na nich się kończy, wspomną sobie to stare polskie przysłowie „nie było nas — był las; nie będzie nas — zostanie las".

Dzisiaj, kiedy przesilenie zostało zakończone, kiedy Walne Zgromadzenie wyraziło swą wolę, niektórych pochwaliło, niektórych zganiło, a niektórych wogóle usunęło, powracamy do normalnej pracy, pełni troski i starania o dobro i rozwój Związku.

W imię tych właśnie haseł Zarząd pozwoił sobie zwrócić się do Walnego Zgromadzenia aby czerwia, od dłuszego już czasu toczącego organizm związkowy, raz nareszcie zniszczyć, prywatę wykorzenić, a pracę Zarządu zreformować i ożywić jedynym duchem dobra ogółu.

Walne Zgromadzenie, którego opinja już z 'awna i bardzo intensywnie inspirowana była przez czarne demony, stanęło jednak na wysokości zadania, wystąpiło śmiało i zdecydowanie w obronie swoich interesów, bardzo krytycznie wysuchało łabędziej pieśni „pokrzywdzonych" i w konsekwencji głosowania, druzgocącą większością głosów, odsunięto ich od współpracy w Zarządzie.

Nie pomogły agitacje, proklamacje, z góry wydrukowane listy, umiejętnie rozstawieni po sali menerzy i klakierzy, szumne programy i exposé pod płaszczykiem których niosło się koszyczek napełniony przy żłobku,

Lud się rozgniewał. bo — oszukano go!

Okres bezładu minął wreszcie. Izbę związkową czysto społem wymieciono, wszelkie chwasty zostały wyrwane, przyszedł okres wysiłków twórczych, codziennej żmudnej pracy, atmosfera bezinteresowności i ideału.

Szczęść Boże Zarządzie!

Sprawozdanie
z Walnego Zgromadzenia.

Dnia 6 listopada r. b. w lokalu Tow. „Rozwój" w Warszawie, odbyło się Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie Członków naszego Związku, z następującym porządkiem dziennym:

1. zagajenie i wybór przewodniczącego,
2. sprawozdanie z działalności Zarządu,
3. sprawa patentów i podatków,
4. podwyżka taryfy dorożek samochodowych.
5. wybór nowego Zarządu Związku, wobec zgłoszenia dymisji przez dotychczasowy Zarząd,
6. wolne wnioski.

Na przewodniczącego zebrania powołany został p. Godny Adolf.

Sprawozdanie z działalności Zarządu zdał p. Giernakowski Stanisław, któremu przypadło w udziale mówić przedewszystkiem o powodach dla jakich Zarząd widział się zmuszonym podać do dymisji. Z chwilą ustąpienia p. Szczepkowskiego Romana ze stanowiska prezesa Zarządu, wewnątrz tegoż powstały tarcia na skutek przeniesienia spraw osobistych p. Szczepkowskiego contra pp. Weykumowi Karolowi i Maraskowi Stanisławowi na oficjalny teren Zarządu. Atmosfera jaka wskutek tego wytworzyła się w Zarządzie, nie pozwoliła na zgodną i owocną pracę członków Zarządu, który w trosce o dobro i opinję Związku zmuszony był ustąpić i odwołać się do Walnego Zgromadzenia z prośbą o wybór nowego Zarządu.

Co do samej działalności Zarządu, to w ciągu tego krótkiego czasu kadencji poczyniono następujące posunięcia:

1. przegraną w Sądzie Najwyższym sprawę patentów, w której stawał specjalnie zaangażowany adwokat Jezierski, skierowano do Najwyższego Trybunału Administracyjnego, dla wyczerpania wszelkich możliwych środków osiągnięcia naszych słusznych żądań;

2) zorganizowano sprzedaż benzyny dla członków po cenie 79 gr. za litr;

3) złożono odpowiedni memorjał do Pana Ministra Robót Publicznych w sprawie zezwolenia właścicielom z zielonemi prawami jazdy do możności zarobkowania na swoich wozach, względnie przyznania im odrazu czerwonego prawa jazdy;

4. zaangażowano mec. Wróblewskiego, który dwa razy w tygodniu udziela w lokalu Związku bezpłatnych porad prawnych, lub też u siebie w domu za opłatą zł. 5;

5. utworzono w Związku stanowisko eksperta technicznego który w interesie zainteresowanych członków broni ich spraw w instytucjach urzędowych, Starostwach Grodzkich, Sądach i t. d. w wypadkach katastrof, starć i t. p. przy polubownem załatwieniu szacuje i ocenia straty, jak również ustala winnego. Stanowisko to powierzono p. Nowickiemu Stanisławowi;

6. rozesłano członkom zamieszkałym w Warszawie, oraz oddziałom prowincjonalnym specjalną ankietę mającą na celu zebranie całego szeregu wiadomości dotyczących kalkulacji i technicznej strony eksploatacji dorożek samochodowych, jak również wszelkich życzeń właścicieli, kierowców i publiczności co do zmian jakie należałoby wprowadzić w budowie taksówek. Te ostatnie informacje są w ścisłym związku z pracami Komisji Technicznej pod przewodnictwem p. Nowickiego Stanisława, mającej na celu opracowanie ujednostajnionego typu dorożki samochodowej;

7. odbyto cały szereg konferencji z władzami i instytucjami, interwenjowano stale w sprawach podatkowych, drogowych, technicznych i t. d. złożono cały szereg memorjałów w związku z interesami i potrzebami branży dorożkarstwa samochodowego.

Ponieważ w sprawozdaniu swoim z działalności Zarządu p. Giernakowski nie wyjaśnił jednak istoty nieporozumień pomiędzy p. Szczepkowskim a pp. Weykumem i Maraskiem, czując się zresztą zupełnie niepowołanym do tego, jako osoba trzecia, szereg członków zażądało bliższych na ten temat wyjaśnień.

Częściowo udzielił ich członek Komisji Rewizyjnej p. Krąkowski Ludwik, odczytując protokuł Komisji, a następnie samą istotę rzeczy jak również fakty poparte okazanemi dowodami przedstawił p. Szczepkowski.

Ta część posiedzenia, to jakgdyby publiczne pranie brudnej bielizny, była najbardziej przykrym momentem zebrania.

Jak wynikło z wyjaśnień p. Szczepkowskiego, to tak modne i powszechne dzisiaj nieomal, lekkomyślne obchodzenie się z groszem publicznym oraz osobiste posiłkowanie się nim nie ominęło i naszego Związku. — P. Szczepkowski, wobec całego Zgromadzenia, potrząsając w ręku dowodami rzeczowemi, zarzucił p. Weykumowi żerowanie na organiźmie Związku, pobieranie „zaliczek" i „awansów" z kasy związkowej poza formalnościami statutowo obowiązującemi, różne czynności i wysiłki po za

plecami Zarządu i tym właśnie stanem rzeczy motywował konieczność podania się do dymisji. Kierując się temi samemi przesłankami, po ujawnieniu się tych spraw o których nikt dotychczas po za trzema zainteresowanymi panami nie wiedział, pozostali członkowie Zarządu nie znajdując żadnej możności dalszej współpracy zmuszeni byli zrezygnować ze swoich godności.

Wyjaśnienia p. Weykuma były równie obszerne jak oskarżenia p. Szczepkowskiego. Wszelkie zaliczki i awanse uzasadniał p. Weykum potrzebami „Ruchu Samochodowego" którego był redaktorem, a na który miał przeznaczone przez Zarząd, do każdorazowego numeru, pewne subsydjum.

Wyjaśnienia te jednak nie były dla Walnego Zgromadzenia miarodajne gdyż tembardziej o ile p. Weykum miał przyznane subsydjum nie potrzebował się uciekać do drogi przez statut nie przewidzianej.

Po przemówieniach p. Szczepkowskiego i p. Weykuma na sali dała się odczuć konsternacja, a nawet dały się słyszeć pewne twarde a tak popularne słówka w gwarze braci szoferskiej, wyrzeczone pod adresem tego ostatniego.

Na zapytanie przewodniczącego Walne Zgromadzenie oświadczyło iż sprawozdanie Zarządu przyjmuje.

Zgodnie z porządkiem dziennym rozpatrzono następnie dwa punkty a więc sprawy patentów i podatków oraz podwyżkę taryfy.

Sprawa patentów, pomimo zaangażowania do niej specjalnie adwokata Jezierskiego, została w Sądzie Najwyższym przegraną. Dla zasady jednak wyczerpania wszystkich środków decyzję Izby Skarbowej zaskarżono do Najwyższego Trybunału Administracyjnego. W tej instancji sprawa odbyć się może dopiero w roku przyszłym, tymczasem jednak, za rok 29,

należy dopłacać do wysokości opłat za IV kat. Zarząd poczynił odpowiednie starania w Izbie Skarbowej, aby opłaty te obliczano członkom z pominięciem jakichkolwiekbądź kar.

Sprawy podatkowe, a więc podatek od obrotu i podatek od dochodu, są stałą troską Zarządu, który przez swe organa czuwa aby wymiar ich był właściwy i nie krzywdzący członków. — Sprawy podatkowe załatwiane są dla członków przez biuro Związku zupełnie bezpłatnie.

Po dyskusji nad sprawami podatkowemi zapadła uchwała, aby Zarząd poczynił odpowiednie kroki w Izbie Skarbowej; by w skład Komisji Szacunkowych wchodzili również delegaci Związku.

Sprawa taryfy, jako nasza największa dzisiaj bolączka, omawiana była bardzo szeroko. Wyłoniły się na ten temat najróżniejsze poglądy które, jeżeli jednak chodzi o praktyczną stronę, były jeszcze dość dalekie od istotnego rozwiązania sprawy. Mówimy ciągle o podwyżce taryfy, biadamy nad nią stale, tracimy na naszych przedsięborstwach, ale mając 60 gr. taryfę nie jeździmy na niej. Błąd zatem leży w nas samych, a cierpimy przez brak zrozumienia swoich własnych interesów i przez brak najmniejszej chociażby solidarności. Zgoła fałszywem jest mniemanie, iż przejście na 60 gr. taryfę zmniejszy frekwencje pasażerów. — Nie prawda! Muszą tylko wszystkie wozy jakie są w Warszawie przejść na 60 gr. bez względu na to, czy to mały, czy duży, stary, czy nowy, ładny czy brzydki, frekwencja wówczas pozostanie identyczna. Tylko dobrze zrozumiana solidarność pozwoli nam poprawić nasze zarobki.

W tym względzie zapadła uchwała:

Zanim Zarząd zdoła uzyskać reformę taryfy, solidarne przejście wszystkich bez wyjątku wozów na taryfę 60 gr.

Uzyskać od Magistratu:

a. II-gą taksę w pierwsze dni Świąt Bożego Narodzenia i Wielkiejnocy,

b. dodatkową opłatę za kursy z dworców kolejowych,

c. dodatkową opłatę za bagaż.

Po uchwaleniu powyższych uchwał nastąpiła pięciominutowa przerwa, a następnie przystąpiło Walne Zgromadzenie do wyboru nowego Zarządu.

Głosowano za opieczętowanemi pieczęcią Związkową kartkami, przyczem głosy składane były do urny po imiennem wywołaniu członka przez przewodniczącego.

Rezultat głosowania był następujący:

1.p.	Nowicki Stanisław	otrzymał	80	głosów
2.„	Szczepkowki Roman		70	„
3.„	Bombała Władysław		68	„
4 „	Gołębiowski Antoni		66	„
5.„	Giernakowski Stanisław		63	„
6.„	Sawicki Tadeusz		62	„
7.„	Hakiel Edward		60	„
8.„	Wągrodzki Michał		56	„
9.„	Weiss Henryk		52	„
10.„	Ranow Stanisław		48	„
11.„	Madaliński Zbigniew		42	„
12.„	Godny Adolf		28	„
13.„	Marasek Stanisław		27	„
14.„	Burkacki Marjan		25	„
51.„	Zieliński Bolesław		24	„
16.„	Pagorzelski Leonard		24	„
17.„	Weykum Karol		23	„
18.„	Lesser Tadeusz		22	„
19.„	Zieniewicz Aleksander		22	„
20.„	Sobol Rudolf		16	„
21.„	Szymański Bolesław		14	„
22.„	Kubalski Aleksander		12	„
23.„	Jarosz Władysław		12	„
24.„	Mazur Aleksander		11	„
25.„	Wesoły Józef		10	„
26.„	Sikora Artur		6	„
27.„	Vogt Roman		6	„
28.„	Tyll Michał		3	„
29.„	Mokrycki Stanisław		3	„
30.„	Dąbrowski		3	„
31.„	Karolewski Franciszek		2	„
32.„	Pruszkowski Józef		1	„
33.„	Krąkowski Ludwik		1	„
34.„	Charlak Szczepan		1	„
35.„	Jagucki Aleksander		1	„
36.„	Wyrębkiewicz Stanisław		1	„

Zgodnie zatem z wynikami głosowania do zarządu weszli następujący Członkowie:

p. Nowicki Stanisław
„ Szczepkowski Roman
„ Bombała Władysław
„ Gołębiowski Antoni
„ Giernakowski Stanisław
„ Sawicki Tadeusz
„ Hakiel Edward
„ Wągrodzki Michał
„ Weiss Henryk

to znaczy cały Zarząd poprzedni oprócz p.p. Weykuma i Maraska, na miejsce których powołano do współpracy p. p. Sawickiego i Weissa.

Po dokonaniu wyborów Walne Zgromadzenie przystąpiło do rozpatrzenia ostatniego punktu porządku dziennego, mianowicie wolnych wniosków.

Głos zabiera p. Weykum Karol, który w obszernym przemówieniu stara się zreferować cały szereg jakgdyby wytycznych dla przyszłego zarządu.

Porusza następujące sprawy:

1. Sprawa patentów i podatków. Wyjaśnia iż sprawa patentów dla tego została przegraną iż w roku 1926 ówczesne prezydjum Związku, na czele którego stał p. Szczepkowski, zaniedbało przysługującego mu prawa sprzeciwu przy ogłoszeniu odpowiedniego rozporządzenia Pana Ministra Skarbu, lecz przeciwnie, nawet wyraziło swą zgodę na IV kat. Z tej zasady wychodził na sprawie w Sądzie Najwyższym prokurator i na tem stanowisku również stanął sam Sąd.

2. W Ministerstwie Robót Publicznych ukazał się projekt t. zw. podatku szosowego, wg. którego obciążonoby dorożki samochodowe nowym podatkiem w stosunku zł. 50.— od każdych 100 kg. wagi samochodu rocznie. W ten sposób np. Chevroleta ważąca 1350 kg. poza wszystkiemi dotychczas istniejącemi podatkami musiałaby jeszcze ponosić opłatę zł. 650 rocznie.

3. Swego czasu łącznie z p. Maraskiem, p. Weykum starał się o przydział paru punktów rozdzielczych benzyny dla członków Związku. Sprawa ta utknęła jednak na martwym punktcie.

4. Zarzuca Zarządowi Związku, iż nie zatroszczył się o reformę dojazdów do cmentarzy na Zaduszki.

5. Żąda utworzenia eksperta technicznego przy Związku.

6. Zarzuca Zarządowi, iż nie powstała dotychczas przy Komisarjacie Rządu, obiecana swojego czasu przez p. Olpińskiego specjalna Komisja do spraw samochodowych.

7. Proponuje wprowadzenie specjalnych przepisów o zachowaniu się pasażerów w taksówkach.

8. Wyjaśnia, iż będąc w Zarządzie dążył do utworzenia specjalnej szkoły samochodowej dla kierowców, która odrazu wydawałaby czerwone prawa jazdy.

9. Mówi o uregulowaniu sprawy postoju dorożek.

10. Proponuje wprowadzenie dla Członków Związku specjalnego znaczka, którego projekty ma przy sobie.

11. Proponuje wprowadzenie specjalnego oświetlenia taksówek, które wieczorem sygnalizowałoby czy samochód jedzie wolny, czy też zajęty.

Imieniem Zarządu szczegółowych wyjaśnień na wywody p. Weykuma, punkt po punkcie, udzielił p. Nowicki.

1. Możliwe jest, iż sprawa patentów dzięki tylko tym powodom o jakich mówił p. Weykum, została przegraną, obecny jednak Zarząd za postępowanie Zarządu w r. 1926 żadnej odpowiedzialności na siebie brać nie może.

2. Projekt Ministerstwa Robót Publicznych jest również dobrze znany i Zarządowi, który odpowiednie kroki w tym względzie już poczynił.

3. Sprawa reformy dojazdów do cmentarzy Powązkowskiego oraz Bródnowskiego była potraktowaną na specjalnej konferencji u Naczelnika Oddziału Drogowego Komisarjatu Rządu na m. st. Warszawę p. E. Olechnowicza odbytej w dniu 30 października r. b. w której udział z ramienia Zarządu Związku brali pp. Nowicki i Bombała.

Pan Naczelnik Olechnowicz odczytał przedstawicielom Związku projekt instrukcji swej dla organów bezpieczeństwa publicznego w sprawie dojazdu do obu cmentarzy. A więc dojazd do cmentarza Powązkowskiego odbywać się mógł dwojako: tylko do ul. Okopowej, oraz do IV-ej bramy. Dorożka, która dowiozła pasażera do ul. Okopowej miała bardzo prosty odjazd Okopową do Nizkiej, na której to przestrzeni był zachowany jeden tylko kierunek jazdy. Dorożka, która jednak dowiozła pasażera do IV-ej bramy, siłą rzeczy musiała powracać do miasta ul. Tatarską, gdyż wzdłuż ul. Powązkowskiej ze względów zupełnie prostych musiał być zachowany jeden kierunek jazdy. Postoje dorożek wyznaczone zostały na ul. Okopowej wzdłuż muru cmentarnego czołem w kierunku ulicy Nizkiej, na ul. Młocińskiej oraz Tatarskiej.

Dojazd na Bródno był oczywiście cięższy, ze względu na nieuregulowany teren i brak ulic, w każdymbądź razie, dorożka miała prawo objazdu każdą ulicą w prawo od św. Wincentego.

Ponieważ projekt instrukcji p. Olechnowicza w zupełności pokrywał się z intencjami przedstawicieli Związku, gdyż innego praktycznego rozwiązania sprawy być tutaj nie mogło, przyjęto go bez żadnej dyskusji.

Oczywiście w praktyce, przy podjazdach, były tam może pewne niedociągnięcia, może nie każdy niższy funkcjonarjusz P.P. dokładnie zrozumiał intencję instrukcji, w każdymbądź razie reforma została dokonaną, no a mogła dokonaną być tylko w istniejącym planie rzeczy.

4. Przy Związku istnieje już stanowisko eksperta, przy Oddziale Drogowym natomiast sprawa nie jest jeszcze rozstrzygnięta, gdyż

wymaga to specjalnego prawodawstwa wzgl. odpowiedniego rozporządzenia władz wyższych o co Zarząd zawsze usilnie zabiegał i zabiega. W identycznej zupełnie sytuacji jest sprawa Komisji przy Komisarjacie Rządu.

5. Sprawa specjalnej szkoły dla kierowców, którąby udzielała odrazu czerwone prawa jazdy jest w dzisiejszych warunkach projektem fantastycznym wobec istniejącej ustawy w tym względzie. Gdyby istniały jakiekolwiekbądź możliwości zrealizowania tego projektu, to w pierwszym rzędzie usilnie zabiegałyby o to fachowe szkoły szoferskie.

Wogóle Związek jako taki nie jest powołany do szkolenia szoferów, lecz do obrony interesów branży dorożkarskiej:

6. Sprawa postoju dorożek jest kwestją starą, którą bada Ruch Kołowy i o którą już dawno Związek się troszczy.

Kończąc swoje wyjaśnienia p. Nowicki podkreśla ze specjalną uwagą, aby nie przeciążać prac Związku bagatelnemi sprawami. Musimy zdać sobie sprawę z tego, że Związek istnieje wyłącznie dla obrony interesów właścicieli dorożek samochodowych i naczelnemi zadaniami Zarządu musi być działalność podatkowa, kalkulacyjna, techniczna i drogowa.

Po przemówieniu p. Nowickiego zabierało jeszcze głos kilku członków w sprawach oderwanych, bez postawienia jednak jakichś dalszych konkretnych wniosków.

Na wniosek przewodniczącego p. Godnego zgromadzeni przez powstanie podziękowali pp. Szczepkowskiemu i Wągrodzkiemu za owocną pracę i zasługi położone dla Związku.

Na tem Walne Zgromadzenie zamknięto.

Remonty samochodów.

Omawiając kalkulację eksploatacji samochodów, w pierwszym rzędzie należy zastanowić się nad zagadnieniem remontu i konserwacji, jako czynników decydujących w efekcie pracy samochodu zarobkowego.

Kwestja racjonalnej organizacji remontu i konserwacji jest warunkiem życia lub śmierci każdego gospodarstwa samochodowego, dlatego winna być ona potraktowana ze specjalnym pietyzmem i znajomością rzeczy.

Pełne koszty remontu samochodów składają się przedewszystkiem z kosztów samego remontu, jako takiego, a następnie z części kosztów całej gospodarki samochodowej przypadającej na remontowane maszyny za czas ich bezczynności w remoncie.

Pełne koszty remontu jednej maszyny w roku, mogą być wyrażone przy pomocy następującej formułki matematycznej:

$$S = A + xB$$

gdzie: A — koszty remontu
x — czas, w ciągu którego maszyna stoi w remoncie
B — część sumy rozchodów całej gospodarki samochodowej, przypadającej na daną maszynę za jednostkę czasu.

Wpływ postoju na koszty remontu stanie się zupełnie jasny, jeżeli wyżej przytoczoną formułkę przedstawić w formie następującej:

$$S = A(1 + x)\left(\frac{B}{A}\right)$$

Wielkość stosunku B : A, wg. danych praktyki zagranicznej, przeciętnie waha się około 4.

Wielkość natomiast „x" wg. tychże samych źródeł, równa się mniej więcej 0,1.

Pokazuje się więc, że czas trwania remontu jest kolosalnym ciężarem dla kosztów samego remontu i w przybliżeniu wynosi 40% jego wartości.

Dosadnie widać z powyższego, jak ważnym czynnikiem przy dokonywaniu remontu okazuje się szybkość, która znów uzależniona jest od wielkości powierzchni warsztatów remontowych, ich wyposażenia technicznego i posiadania specjalnych narzędzi, zaopatrzenia w części zamienne, ilości i uzdolnienia personelu i t. d. — a wszystko to oczywiście znajduje się w zależności od ogólne skali danej gospodarki samochodowej.

Remont samochodu przeprowadzony być może dwoma sposobami: indywidualnie i masowo.

Pod pojęciem remontu *indywidualnego* należy rozumieć remont maszyn najróżniejszych marek, dla których niemożliwością jest posiadanie wszystkich części zamiennych. Ten sposób remontu jest bardzo kosztowny i ponadto maszyny zbyt długo stoją bezczynine.

Pod pojęciem remontu *masowego* rozumie się remont wyłacznie jednej marki maszyn. Przy tym systemie remontu możliwem jest posiadanie najróżnorodniejszych części zamiennych na składzie, czem przyśpiesza się niepomiernie czas trwania remontu, a tem samem zmniejsza się jego koszty.

Remont masowy daje możność pracy bardziej planowej, systematycznej oraz ekonomicznej i tem się właśnie tłumaczy, że przy więk-

szej gospodarce samochodowej utrzymuje się tylko jedna marka maszyn.

Przy remoncie masowym możliwem jest tylko zaopatrzyć warsztaty w nowoczesne narzędzia specjalne, umożliwiające wykonanie pracy szybkiej, dokładnej i łatwej.

Specjalne narzędzia posiadają jeszcze i tę zaletę, że będąc ściśle dostosowane do dokonywania danych napraw — nie uszkadzają części, co często się zdarza przy posługiwaniu się niewłaściwemi narzędziami. Przy zastosowaniu ich niejednokrotnie skomplikowane czynności możemy wykonać w ciągu zaledwie kilku minut, które bez nich wymagałyby pracy kilku godzin. Np. jak trudnej i żmudnej pracy wymaga zdjęcie rozrządczych z wału korbowego i rozrządczego, jeślibyśmy nie użyli do tego celu specjalnego ściągacza. Bez pomocy specjalnych narzędzi odbywa się to długo i z trudem, a często jest wprost niemożliwe, jak również może spowodować uszkodzenie samych trybów. Posiłkując się natomiast specjalnym ściągaczem, demontaż uskuteczniamy w przeciągu kilku minut bez uszkodzenia trybów.

Niemniej kłopotu sprawia zdjęcie kół bez specjalnego ściągacza, regulacja naśrubka kierownicy bez specjalnego klucza, regulacja zaworów bez specjalnego przyrządu, dzięki któremu jedną tylko ręką w krótkim czasie można dokładnie je wyregulować. Przykładów podobnych możnaby przytoczyć cały szereg.

Zaopatrzenie warsztatów w nowoczesne narzędzia specjalne — skraca do minimum czas potrzebny na dokonywanie napraw, a więc znacznie zmniejsza koszty robocizny.

Zagranica daje nam przykłady wzorowej pracy warsztatów remontowych przedsiębiorstw taksówkowych. Jedno z towarzystw londyńskich liczące około 4800 maszyn posiada warsztaty remontowe przygotowane do wykonania kapitalnego remontu 20 maszyn dziennie. — Praca odbywa się jakgdyby nieprzerwanym łańcuchem. Z samochodów idących do remontu zdejmuje się przedewszystkiem karoserję; praca ta wykonaną jest przy pomocy dźwigu hydraulicznego, zaopatrzonego w sześć lewarów, po trzy z każdej strony. Nasamprzód specjalna brygada odkręca karoserję od podwozia, a następnie wspomniany dźwig unosi ją do góry. Podwozie wysuwa się z pod zawieszonej karoserji, którą umieszcza się na specjalnym wagoniku i przewozi do oddziału remontowego dla karoserji.

Podwozie kieruje się do demontowni i rozbiera się je na najdrobniejsze cząstki. Na posuwających się taśmach, części przechodzą przez specjalne komory do mycia, początkowo za pomocą strumieni gorącego roztworu sody, a następnie czystej wody. Po wyjściu z kąpieli części sortuje się również na ruchomych taśmach, dostarcza się je do odpowiednich stołów, przy których specjalni kontrolerzy starannie je badają, wymierzają i określają stopień ich dalszej użytkowości. Niektóre części idą odrazu do montażu, inne do remontu, pozostałe wreszcie odrzuca się jako zupełnie zużyte.

Cały montaż odbywa się na posuwających się taśmach. Po złożeniu poszczególne mechanizmy podlegają sprawdzeniu i wypróbowaniu na specjalnych uchwytach. Po próbie mechanizmy te kieruje się do miejsca montowania całego podwozia.

Podwozie po zmontowaniu poddaje się próbom oraz specjalnym przebiegom na terenie doświadczalnym. W końcu podstawia się je do oddziału karoseryjnego i obsadza się na nim karoserję.

Inowacją wprowadzoną w danych warsztatach remontowych jest t. zw. *taśmowy system remontu* t. zn. taki, przy którym remont odbywa się jakgdyby nieprzerwanym łańcuchem, analogicznie jak składanie samochodów.

Przy produkcji masowej koniecznem jest zastosowanie specjalnych środków transportu materjałów oraz części z jednego warsztatu do drugiego. Ważnem jest to szczególnie w fabrykach samochodowych, gdzie zastosowanie systemów transportowych koniecznem jest dla przewożenia dużych ilości materjałów, półfabry-

katów i gotowych części, codziennie przepływających przez zakłady.

Rozwój systemów transportowych zwiększa się wprost proporcjonalnie do skali produkcji. W niewielkich warsztatach zagadnienia środków transportujących są mniej aktualne, gdyż organizacja ich znajduje się przeważnie w rękach jednego kierownika, który dokładnie zupełnie zna stan robót w każdym z oddziałów. Inaczej sprawa przedstawia się w dużych zakładach, gdzie poszczególne warsztaty dokonywujące oddzielnych operacji, przeważnie znajdują się dość daleko jeden od drugiego.

W istocie rzeczy, system taśmowy przedstawia udoskonalony sposób przenoszenia części do pewnych określonych punktów, lecz w fabrykach może on służyć również i do innych celów. c. d. n.

S. Nowicki.

Nowa droga eksploatacji.

W poprzednim numerze „Ruchu Samochodowego" zamieściłem artykuł pod tytułem „Nowa droga eksploatacji taksówek" który, jak widać z licznych zgłoszeń, wzbudził pomiędzy posiadaczami Chevroletów duże zainteresowanie.

Ze względu na to, iż sprawa powyższa, w rozwoju naszego dorożkarstwa samochodowego posiada znaczenie zasadnicze i w dzisiejszych nadzwyczajnie ciężkich dla nas warunkach może być jedynem wyjściem z labiryntu zagadnień dorożkarskich, pozwolę sobie na tem miejscu dorzucić jeszcze pewne wyjaśnienia w związku z poprzednim artykułem.

Jak wszyscy zresztą zainteresowani dokładnie zdajemy sobie z tego sprawę, iż stoimy wobec upadku. Ilość taksówek numeracyjnie coprawda zwiększa się, ale czyż istotnie zwiększa się również ilość taksówek kursujących na mieście. Oczywiście — nie.

Pomijając już posiadaną przez nas statystykę, popatrzmy po naszych garażach, a zobaczymy tam całe szeregi wozów zdrowych i nadających się do pracy, ba nawet zupełnie nowych, których właściciele widząc, że końca z końcem nie zwiążą, postawili ich do boksu i eksploatacji zaprzestali. Oczywiście mógł to zrobić tylko ten, kto nie ma rat do płacenia, na kim jednak ciążą jeszcze zobowiązania ten nie mógł sobie na to pozwolić, siłą rzeczy zmuszony jest eksploatować dorożkę, może i płaci raty, ale już żadnych pieniędzy z wozu nie wyciągnie, bo przy dzisiejszej taryfie i kosztach eksploatacji, zanim zapłaci zobowiązania, to dzięki naszym szoferom wóz jego kwalifikować się będzie już tylko na szmelc.

Ratujmy się zatem!

Ratujmy naszą substancję majątkową i nie dopuśćmy do tego abyśmy zginęli!

Ratunek nasz jest zupełnie możliwy i pewny, potrzeba tylko do spełnienia tego dwuch warunków: Solidarności i organizacji. — Solidarność stworzy z nas ten przysłowiowy pęk prętów, które złożone razem w dużej ilości nie dadzą się złamać, organizacja natomiast zagwarantuje nam poprawę naszych interesów i obronę naszych pieniędzy.

Towarzystwo Udziałowe dla eksploatacji dorożek samochodowych jest właśnie tą organizacją, która otwiera przed nami nowe drogi i która daje nam możność ratunku. — Ale stworzenie tej organizacji wymaga pominięcia tak charakterystycznej dla nas małostkowości, dzięki której my zawsze jesteśmy mądrzy ale.... po szkodzie.

Szybka decyzja, silna ręka, dobra organizacja — oto atuty zapewniające zwycięstwo!

Spotykam się z pytaniami różnych osób dlaczego oparłem mój projekt tylko na Chevroletach.

Przedewszystkiem dla tego, że sam jestem nie tylko specjalistą, ale i właścicielem Chevroletów i stworzenie podobnej organizacji rozpocząć mogę tylko od takiego samochodu, który nie ma dla mnie żadnych tajemnic.

Zastrzegam się jednak, iż koncepcja moja początkowo oparta jest na Chevroletach, lecz na przyszłość nie wyklucza równoległych zupełnie oddziałów innych marek samochodów, zależne to jest oczywiście od rozwoju przedsiębiorstwa.

Kto zatem z Właścicieli Chevroletów interesuje się towarzystwem eksploatacji dorożek samochodowych będzie łaskaw przybyć na zebranie informacyjne w dniu 5 grudnia r. b. do lokalu Związku ul. Koszykowa 46 o godzinie 19.

S. Nowicki.

NOWOCZESNY ZAKŁAD WULKANIZACYJNY.

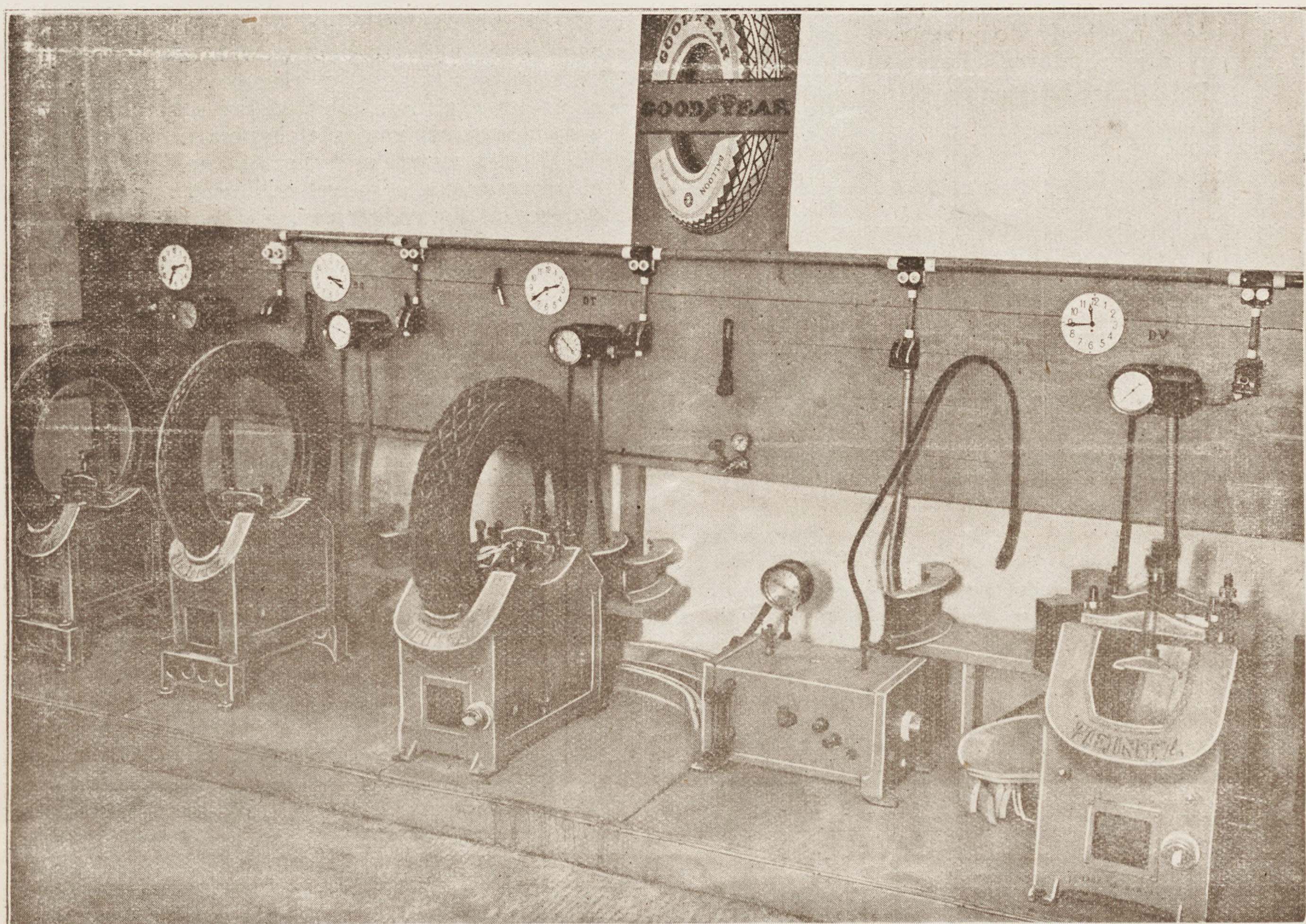
Nowa placówka Good-Year.

Znana chlubnie na naszym rynku firma oponowa *GOOD-YEAR* otworzyła w dn. 19 b. m. Zakład Naprawy Opon, wyposażony w najnowsze maszyny i urządzenia, uniemożliwiające niedowulkanizowane lub przewulkanizowanie opon.

Zreperowane w Zakładzie *GOOD-YEAR* opony posiadać będą pierwotną 100% wytrzymałość, zadając kłam twierdzeniu, jakoby reperacja opon uszkodzonych nie opłacała się.

Na uroczyste otwarcie Zakładu przybyli licznie przedstawiciele świata automobilowego, sfer wojskowych i prasy. Goście zwiedzili z dużem zainteresowaniem urządzenia Zakładu, wyrażając uznanie dla światowej firmy *GOOD-YEAR*, stojącej na najwyższym poziomie technicznym.

Nowej placówce życzymy najpomyślniejszego rozwoju.



Aparaty wulkanizacyjne w Zakładzie Naprawy Opon Good-Year przy ul. Wolskiej Nr. 106.

KOMUNIKATY

Zarządu Związku właścicieli dorożek samochodowych i autobusów.

REJESTRACJA PRZEDSIĘBIORSTW PRZEWOZOWYCH.

Magistrat m. st. Warszawy wzywa osoby firmy prowadzące w celach zarobkowych przedsiębiorstwa przewozowe do zgłoszenia (zarejestrowania) tych przedsiębiorstw w Wydziale Przemysłowym Magistratu.

Zgłoszeniu podlegają wszystkie przedsiębiorstwa przewozowe, utrzymujące w celach zarobkowych:

autobusy, karety, landa konne, samochody osobowe do wynajmowania na śluby, spacery i t. p. wyjazdy, samochody ciężarowe, samochody furgony, samochody sanitarne, samochody oraz wozy konne i wózki ręczne reklamowe, a także samochody do przewozu zmarłych, karawany samochodowe i karawany konne.

Posiadacze wymienionych pojazdów (osoby, firmy i instytucje), o ile ich przedsiębiorstwa przewozowe mają stałą siedzibę (kantor, remizę, garaż, wozownię, lub miejsce stałego postoju pojazdu) w obrębie m. st. Warszawy, powinni zgłosić się do Wydziału Przemysłowego (Dział Ruchu Kołowego) ulica Bednarska Nr. 4 w godzinach od 9 do 13. Według następującej kolejności:

Posiadający stałą siedzibę w obrębie:
Komisarjat P.P.

1:2	zgłoszą	się	dnia	25	listopada	1929 r.
3:4	"	"	"	26	"	"
5:6	"	"	"	27	"	"
7:8	"	"	"	28	"	"
9:10	"	"	"	29	"	"
11:12	"	"	"	30	"	"
13:14	"	"	"	2	grudnia	"
15:16	"	"	"	3	"	"
17:18	"	"	"	4	"	"
19:20	"	"	"	5	"	"
21:22	"	"	"	6	"	"
23:24	"	"	"	7	"	"
25:26	"	"	"	9	"	"

Winni niezgłoszenia swych przedsiębiorstw przewozowych w terminie podanym, w myśl art. 126 Rozporządzenia Prezydenta Rzpl. z dnia 7-VI-1927 r. (Dz. U. R. P. Nr. 53 poz. 468) będą karani w drodze administracyjnej grzywną do 1000 zł. lub aresztem do 14 dni.

Przy zgłoszeniu się należy przedstawić dowód stwierdzający przynależność państwową przedsiębiorcy (dowód osobisty, względnie odpis rejestru handlowego) wiek, adres, a także ewentualnie posiadane uprawnienie do prowadzenia przedsiębiorstwa, wydane przez władze przemysłowe, lub inne.

Sekretarjat Związku wyjaśnia, że powyższa rejestracja nie dotyczy dorożek samochodowych.

UMIESZCZENIE LICZNIKÓW W „LIMOUSINACH".

Na skutek starań Związku, w sprawie umieszczenia liczników wewnątrz samochodów, Urząd Przemysłowy zawiadomił Związek, iż przychylił się do prośby, a mianowicie: liczniki w dorożkach samochodowych typu limousin, mogą być umieszczone wewnątrz karoserji **a)** z prawej strony, gdy kierownica urządzona jest po lewej stronie, lub **b)** z lewej strony, gdy kierownica (ster) znajduje się po prawej stronie.

W obu wypadkach licznik powinien być umieszczony tak, aby był całkowicie widoczny z siedzenia dla pasażerów.

REJESTRACJA SAMOCHODÓW.

Komisarjat Rządu m. st. Warszawy komunikuje, że przedłużenie na rok 1930 dowodów rejestracyjnych dla pojazdów przeznaczonych do użytku publicznego (autobusy i taksówki), których termin ważności upływa z dniem 31 grudnia 1929 r. odbywać się będzie, zgodnie z § 25 pkt. 2 Rozporządzenia Min. Rob. Publ. i Min. Spr. Wewn. z dn. 27 stycznia 1928 r. o ruchu pojazdów mechanicznych (Dz. Ust. R. P. Nr. 41 poz. 396), na podstawie wyników badania technicznego.

Dowody rejestracyjne nieprzedłużone do dnia 31 grudnia 1929 r. oraz znaki rejestracyjne będą — na zasadzie § 26 tegoż Rozporządzenia — odebrane od właścicieli pojazdów, a tem samem pojazdy utracą prawo kursowania.

Dlatego Komisarjat Rządu m. st. Warszawy wzywa właścicieli autobusów i dorożek samochodowych, aby, w celu uniknięcia skutków nieprzedłużenia dowodów rejestracyjnych, przedstawili swoje pojazdy do badania technicznego zawczasu, nie odkładając na ostatni termin dla uniknięcia natłoku w ostatnich dniach grudnia, zaznaczając jednocześnie, że termin przedłużania dowodów rejestracyjnych, jako ustalony

przez Rozporządzenie Ministerjalne, żadnym odroczeniom ulec nie może, wszystkie zaś samochody kursujące po dniu 31 grudnia 1929 r. z nieprzedłużonemi dowodami rejestracyjnemi, będą zatrzymywane i właściciele tych pojazdów, będą pociągani do odpowiedzialności karno-administracyjnej, niezależnie od unieważnienia dowodów rejestracyjnych.

Opłata za badanie ponowne autobusów i dorożek samochodowych, w związku z przedłużeniem dowodów rejestracyjnych, wynosi 30% normalnych stawek rejestracyjnych (w myśl pkt. w 2-go § 104 powołanego Rozporządzenia), a więc po zł. 4 gr.80 od każdych 100 kg. wagi dorożki samochodowej i po zł. 2 gr.40 autobusu.

Opłaty należy wnieść do kasy Komisarjatu Rządu m. st Warszawy, ul. Senatorska 16 w godz. od 9 do 13 m. 30.

Wobec powyższego Zarząd Związku wzywa właścicieli dorożek samochodowych do przedstawiania samochodów na Komisję Techniczną w dniach najbliższych, nie oczekując ostatecznego terminu dn. 31 grudnia b. r., gdyż takowy, jak zaznaczono w komunikacie przedłużony nie będzie.

Wszystkie formalności związane z przedłużeniem dowodów rejestracyjnych załatwia Sekretarjat Związku.

PATENTY.

Dnia 17 września b. r. odbyła się w Sądzie Najwyższym sprawa patentów. Bronił adw. Jezierski — mimo motywów którego Sąd Najwyższy wydał orzeczenie, że Minister Skarbu zajął odpowiednie stanowisko, zaliczając przedsiębiorstwa dorożek samochodowych, do przedsiąbiorstw przewozowych.

Orzeczeniem Sądu Najwyższego i Izby Skarbowej, wszyscy posiadacze świadectw przemysłowych VIII kat. przemysłowej obowiązani są do dopłacenia różnicy do kat. IV handlowej za rok 1929.

Nie poprzestając na orzeczeniu Sądu Najwyższego, Zarząd Związku skierował sprawę patentów do Trybunału Administracyjnego gdzie odbędzie się sprawa w pierwszych miesiącach roku przyszłego. — A ponieważ wniesienie sprawy do Tryb. Adm. nie wstrzymuje obowiązku zapłacenia świadectwa wymaganego przez Urząd, wzywa się wszystkich właścicieli dorożek samochodowych posiadających świadectwa przemysłowe VIII kat. przem., aby do dn. 15 grudnia b. r. zgłaszali się do Biura Związku celem uiszczenia różnicy, do kat. IV handl.

Od dnia 15 grudnia b. r. Sekretarjat Związku będzie dla członków wykupywał świadectwa przemysłowe na 1930 rok IV i III kat. handl.

PLOMBOWANIE LICZNIKÓW.

Wydział Przemysłowy Magistratu m. st. Warszawy zmienił godziny zajęć przy sprawdzaniu i plombowaniu liczników przy dorożkach samochodowych, a mianowicie:

Począwszy od dn. 15 listopada b. r. sprawdzanie i plombowanie liczników odbywać się będzie w dnie powszednie od godz. 9 do 19-ej, a w dzień Wielkiej Soboty i Wigilijny przed Bożem Narodzeniem od godz. 10 do 13-ej.

W Niedziele i święta sprawdzanie i plombowanie liczników odbywać się nie będzie.

Ze względu na danie możności właścicielom eksploatowania dorożek w święta, w wypadkach, gdy licznik popsuje się w przeddzień świąt, Zarząd Związku wystąpił do wydziału Przemysłowego z odpowiednim memorjałem, aby w wypadkach, gdy następują dwa dni świąt, w drugi

dzień odbywało się sprawdzanie i plombowanie liczników od godz. 10 do 13-ej.

POSIEDZENIE NOWEGO ZARZĄDU.

Dnia 12 listopada b. r. odbyło się zebranie konstytucyjne nowego Zarządu Związku, wybranego na Nadzwyczajnem Walnem Zgromadzeniu w dniu 6 listopada b. r.

Zebranie zagaił p. Stanisław Giernakowski, którego jednogłośnie powołano na przewodniczącego. Przewodniczący zarządził głosowanie tajne na wybór prezesa Związku, vice-prezesa, skarbnika i sekretarza.

W wyniku tajnego głosowania Zarząd Związku ukonstytułował się jak następuje.

p. Stanisław Nowicki — prezes
p. Stanisław Giernakowski — vice-prezes
p. Władysław Bombała — skarbnik
p. Tadeusz Sawicki — sekretarz
p. Roman Szczepkowski — bez mandatu
p. Edward Hakiel — " "
p. Antoni Gołębiowski — " "
p. Henryk Weiss — " "
p. Michał Wągrocki — " "

p. St. Nowicki następnie omówił plan pracy na najbliższą przyszłość, w którym dominującą rolę zajmuje sprawa taryfy dorożek samochodowych i sprawa unormowania podatków.

W SPRAWIE ANKIETY!

W ubiegłym miesiącu rozesłaliśmy Członkom naszym specjalną ankietę dotyczącą udzielenia nam informacji o posiadanych dorożkach samochodowych. — Wiadomości te niezbędne są dla naszej Komisji Technicznej opracowującej najbardziej odpowiedni typ dorożki do naszych warunków eksploatacji.

Z przykrością konstatujemy jednak, iż nie wszyscy zainteresowani odsyłają nam wypełnione formularze, co powoduje z jednej strony zwłokę w pracach Komisji, z drugiej natomiast, otrzymujemy charakterystyczny przykład małego zainteresowania się członków zagadnieniami zawodowemi.

Wzywamy zatem wszystkich spóźnionych do wypełnienia formularzy ankiety i jaknajszybszego przesłania ich do Związku.

Nie uchylajcie się od współpracy, gdyż tylko wspólne wysiłki pozwolą nam podnieść naszą branżę!!

PRELIMINARZ BUDŻETU.

ZARZĄDU ZWIĄZKU WŁAŚCICIELI DOROŻEK SAMOCHODOWYCH W WARSZAWIE za okres od dn. 1 listopada 1929 r. do dn. 1 kwietnia 1930 r.

Dział A. *Stan Kasy na dn. 1/XII 1929 r.*
Poz. 1. gotówką w kasie . . . . zł. 201,30
„ 2. w P. K. O. na ks. oszczędn. składki lokal . . . . „ 108,99 zł. 310,29.

Dział B. *Przychód.*
Poz. 1. Składki członkowskie . . . . zł. 5000.—
„ 2. Wpisowe 60 czł. á 5 zł. . . . . „ 300.—
„ 3. Wpływ za ankietę . . . . „ 600.—
„ 4. „ ze sprzedaży bonów benz. á 150×5 . . . . „ 750.—
„ 5. Składki na lokal i adwokata . . . . „ 100.—
6. *Dochody niestałe:*
część I. Wpływy za różne druki i leg. . . . . . . zł. 30. —
„ II. „ „ reklamy . . . . „ 120. —
„ III. „ „ wykup patentów . . . . „ 900. —
„ IV. „ „ różne porady . . . . „ 150. — 1200.— zł. 7950.—

Razem w przychodzie zł. 8260,29.

Dział C. *Rozchód.*
Poz. 1. *Pensje Pracowników.*
Część I. adwokata á 100×5 . . . . zł. 500. —
„ II. p. o. sekretarza á 300 . . . . „ 1500. —
„ III. urzędniczki á 200 . . . . „ 1000. —
„ IV. gońca á 50 . . . . „ 250. zł. 3250. —
Poz. 2. *Koszty Ogólne.*
Część I. znaczki poczt. i depesze . . . . zł. 50. —
„ II. telefon zł. 32 ponadkont. 13. . . . . . . „ 225. —
„ III. materjały piśmienne . . . . „ 150. —
„ IV. druki różne . . . . „ 50. —
„ V. znaczki stemplowe . . . . „ 30. —
„ VI. przejazdy . . . . „ 230. —
„ VII. komorne á 150 zł. . . . . „ 750. —
„ VIII. opał . . . . „ 200. —
„ IX. prenumerata pism:
a. Kurjer Warszaw. . . . . . . zł. 30.—
b. różne dzienniki . . . . . . „ 20.—
c. Dzien. Ustaw . . . . „ 32.—
d. „ Zarz. Miast. . . . . . . „ 5.—
e. „ Wojewódzki . . . . . . „ 5. zł. 92.
„ X. różne . . . . „ 150. —
„ XI. Kasa Chorych . . . . „ 113. zł. 2040 —
Poz. 3. Wydawnictwo „Ruch Samochodowy" . . . . . . „ 500. —
„ 4. Urządzanie zebrań . . . . „ 300. —
„ 5. Reprezentacja Zarządu . . . . „ 500. zł. 1300 zł. 6590 —

Nadwyżka przychodu. zł. 1670.29.

Dział. D. *Zobowiązania do uregulowania.*
Poz. 1. Pensje: I. J. Gorell . . . . zł. 340. —
„ II. M. Wiśnickiej . . . . „ 200. —
„ III. adw. Wróblewski . . . . „ 300. zł. 840. —
„ 2. Honorarjum adw. Jezierskiego . . . . „ 200. —
„ 3. Reszta do r-ku mebli (weksle) . . . . „ 220. —
„ 4. p. Szczepkowskiemu w myśl pr. Kom. Rew. . . . . „ 38. —
„ 5. Różne: I. dozorca i za sprzątanie . . . . „ 20. —
II. Kasa Chorych 3/5 . . . . „ 30. zł. 1348.—

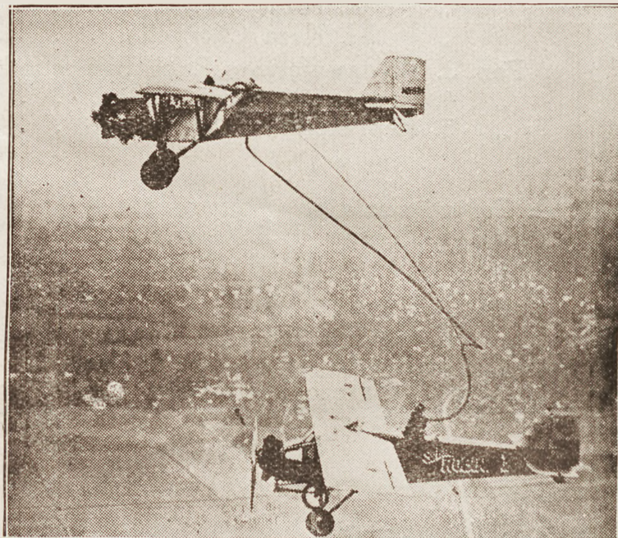
Preliminowany dochód netto za okres od dn. 1/XI-29 r. — 1/IV-30 r. . . . . „ 322,29.

Prezes (—) *St. Nowicki.* Skarbnik (—) *Wł. Bombała.* Księgowy (—) *J. Gorell.*

Powyższy preliminarz został przyjęty przez Zarząd Związku Uchwałą z dn. 19 listopada 1929 r. protokuł Nr. 2 i zostanie przedstawiony do zatwierdzenia Walnemu Zgromadzeniu.



Malownicza aleja automobilowa w Santa Monica w Kalifornji.



Podczas lotów długodystansowych samolot jest zaopatrywany w benzynę bez lądowania.



Dochód każdego przedsiębiorstwa zależy w znacznym stopniu od sprawności i niskich kosztów transportu. Punktualna dostawa bez względu na odległość, szerszy rynek zbytu zjednywują i powiększają liczbę odbiorców, decydując o powodzeniu przedsiębiorstwa. Dlatego też samochód ciężarowy Chevrolet jest pierwszorzędnym czynnikiem w każdej racjonalnie prowadzonej instytucji handlowej, przemysłowej, lub też w gospodarstwie rolnem

Nabycie ciężarówki Chevrolet ułatwiają dogodne warunki płatności według planu G. M. A. C. *Wyrób General Motors.*

Upoważnione zastępstwa na całem terytorjum Polski i w Wolnem Mieście Gdańsku.

Ceny:

Podwozie ciężarowe Chevrolet (opony 30×5) . . zł. 8950.—
Podwozie półciężarowe Chevrolet . . . . zł. 7150.—

Loko Fabryka Warszawa łącznie z podatkiem obrotowym

Ciężarówka i półciężarówka CHEVROLET

General Motors w Polsce, Warszawa

Kronika.

Ze stolicy i kraju.

Produkcja polskich samochodów osobowych. W najbliższym czasie nawiązane mają być pertraktacje między polskiemi sferami przemysłowemi a kapitalistami szwajcarskiemi w sprawie uruchomienia fabryki polskich samochodów osobowych. Produkcja samochodów osobowych byłaby prowadzona w podwarszawskiej fabryce „Ursus", która wyrabia dotąd samochody ciężarowe. Dla uruchomienia fabryki samochodów osobowych zaangażowany ma być kapitał około 10 miljonów dolarów.

Zmiana miejsc postoju taksówek i dorożek. Wobec uruchomienia linji autobusowej „A-Bis", oddział drogowy Komisarjatu Rządu wydał zarządzenie, zmieniające miejsce postoju taksówek i dorożek na Pl. Dąbrowskiego, oraz ulicy Jasnej koło P. K. O. W miejscach tych zostały przesunięte punkty postoju dorożek o 15 metrów, przez co ruch autobusów linji „A-Bis" został ułatwiony.

Rozporządzenie powyższe jest zupełnie wystarczające dla regularnego ruchu linji „A-Bis", to też nie przewiduje się żadnych dalszych zarządzeń w tej sprawie.

Podział terytorjalny stolicy. W dziale regulacji wydziału technicznego magistratu odbyła się pierwsza konferencja informacyjna w sprawie podziału terytorjalnego stolicy z udziałem przedstawicieli zainteresowanych wydziałów magistratu, komisarjatu rządu, władz pocztowych i straży ogniowej.

Projektowany podział ma za celu praktyczne umożliwienie orjentacji w mieście wobec jego rozwoju, na wzór innych większych miast na Zachodzie, w których poszczególne dzielnice otrzymały, albo nazwy historyczne, albo też oznaczone są numerami.

W wyniku zdecydowano ustalić zasady, na których omawiany podział miasta miałby się oprzeć. Każdy z zainteresowanych urzędów przedstawi magistratowi swe pisemne wnioski, które magistrat zestawi i uzgodni ze swojemi

Ostateczna decyzja powzięta będzie przez plenum magistratu.

Kary na szoferów. Komisarz rządu odebrał prawa jazdy następującym kierowcom: do czasu wyroku sądowego Kazimierzowi Jędrzale (Sienna 25) za pozostawienie taksówki bez opieki i przywłaszczenie niektórych części samochodu, na 1 rok Zygmuntowi Muchowskiemu (Annopol) za kierowanie taksówką w stanie nietrzeźwym i wywołanie zajścia ulicznego, na 3 miesiące każdemu: Stefanowi Pycowi (Kupiecka 9,) Józefowi Kowalskiemu (Krochmalna 44) i Stefanowi Filichowskiemu (Tarchomińska 5), wszystkim za kierowanie w stanie nietrzeźwym. Wreszcie Dawida Cukrowicza (Dzielna 31) skazano na 100 zł. grzywny za kierowanie taksówką z niewłaściwem prawem jazdy.

Terminy podatkowe w listopadzie. Ku uwadze, wiadomości i pamięci podatników zamieszczamy spis podatników, których terminy płatności przypadają w ciągu listopada, przypominając jednocześnie, że uchybienie terminów pociąga za sobą kary za zwłokę:

1) do 15 listopada — wpłata II raty podatków gruntowych za rok bieżący.

2) do 12 listopada — wpłata państwowego podatku przemysłowego od obrotu, osiągniętego w ubiegłym miesiącu październiku, przez przedsiębiorstwa handlowe I i II kat. i przemysłowe I — V kat. prowadzące prawidłowe księgi handlowe, oraz przez przedsiębiorstwa sprawozdawcze.

3) w ciągu listopada — wpłata państwowego podatku od nieruchomości miejskich i niektórych wiejskich za III kwartał b. r. tudzież podatku od lokali i placów niezabudowanych za tenże kwartał.

4) w ciągu listopada — wykup świadectw przemysłowych i kart rejestracyjnych na rok 1930.

5) państwowy podatek dochodowy od uposażeń służbowych emerytur i wynagrodzeń za najemną pracę — w ciągu 7 dni po dokonaniu potrącenia.

Nadto płatne są zaległości odroczone i rozłożone na raty z terminem płatności w listopadzie, tudzież podatki, na które płatnicy otrzymali nakazy płatnicze z terminem płatności w tym miesiącu.

Nieudane eksperymenty brukarskie. W kilku punktach miasta wyłożono ulice t. zw. brukiem eksperymentalnym. Do takich należy odcinek jezdni na pl. Dąbrowskiego wyłożony cegłą klinkierową, plac przed dworcem Głównym, wylany celasfaltem, ul. Wspólna od Marszałkowskiej do Poznańskiej, mająca powierzchnię betonową, ujętą w ramy żelazne.

Eksperymenty te zawiodły i więcej stosowane nie będą. Na miejsce bruku eksperymentalnego ułożony będzie taki, którego wartość wypróbowano już ponad wszelką wątpliwość.

Stosunkowo najlepiej wśród bruków eksperymentalnych trzyma się celasfalt, który jednak trzeba było wielokrotnie naprawiać. Jest on bezwarunkowo gorszy od asfaltów używanych powszechnie.

PRENUMERATA
Rocznie . . . . 15 zł.
Półrocznie . . . . 8 zł.
Kwartalnie . . . . 5 zł. 50 gr.

CENA OGŁOSZEŃ
1/1 str. zł. 400, 1/2 str. zł. 220, 1/4 str. zł. 120, 1/8 str. zł. 75,
Okładki 10% drożej.
1 strona okł. zł. 500.

Redaktor: **Stefan Kwaśniewski.** Wydawca: **Związek Właścicieli Dorożek Samochodowych.**

Druk. i Introl. W. Stanowski i Ska. Tel. 404-04.